

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

12 **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: 83102046.6

51 Int. Cl.³: **B 63 H 21/20**
B 63 H 5/08, B 63 H 25/42
B 63 J 3/02

22 Anmeldetag: 03.03.83

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
 12.09.84 Patentblatt 84/37

64 Benannte Vertragsstaaten:
 FR GB IT NL SE

71 Anmelder: **Licentia Patent-Verwaltungs-GmbH**
Theodor-Stern-Kai 1
D-6000 Frankfurt/Main 70(DE)

72 Erfinder: **Kraniert, Klaus, Dr. Ing.**
Wittenbergener Weg 9
D-2000 Hamburg 56(DE)

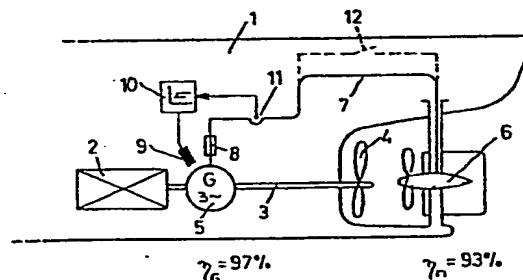
72 Erfinder: **Rechtenbach, Harald**
Böhmkenstrasse 22
D-2000 Hamburg 11(DE)

74 Vertreter: **Lertes, Kurt, Dr. et al,**
Licentia Patent-Verwaltungs-GmbH Theodor-Stern-Kai 1
D-6000 Frankfurt/M 70(DE)

54 **Schiffspropulsionsanlage mit einem Haupt- und einem Zusatzpropeller.**

57 Die Erfindung befaßt sich mit einer Schiffspropulsionsanlage, die einen von einer Hauptmaschine angetriebenen Hauptpropeller und einen Tandempopeller aufweist. Hierdurch wird der Gesamtpropulsionswirkungsgrad und die Ruderwirkung verbessert. Ein Teil der mechanischen Gesamtleistung der Hauptmaschine oder eines Wellengenerators wird über eine elektrische Welle dem Drehstrommotor des Tandempopellers zugeführt, sodaß beim Starten oder Umsteuern in Abhängigkeit vom Fahrtkommandogebersignal der Wellengenerator Stoßerregung bekommt bis der Drehstrommotor gestartet oder umgesteuert ist und die Erregung auf U/f-konst. geregelt wird.

Fig.1



Licentia Patent-Verwaltungs-GmbH
Theodor-Stern Kai 1

D-6000 Frankfurt 70

PTL-HH/Sa/ge
HH 82/03

17.02.1982

"Schiffspropulsionsanlage mit einem Haupt- und einem Zusatzpropeller"

Die Erfindung betrifft eine Schiffspropulsionsanlage mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Hauptanspruches.

- Die Energieeinsparung im Schiffsbetrieb beschränkt sich nicht nur auf die Haupt- und Hilfsmaschinen, es gibt auch seit Jahren Versuche, den Propulsionswirkungsgrad von Schiffspropellern zu verbessern. Ein Ansatz hierzu ist, die "Drallenergie" des aus dem Propeller austretenden Wasserstrahls für die Schubgewinnung nutzbar zu machen und den Gesamtpropellerwirkungsgrad, der bei 60 - 70 % liegt, zu erhöhen.
- 05 Aus den Entwicklungen ist ein sogenanntes Leitrad entstanden, das einen passiven Propeller darstellt, der als Kontrapropeller hinter dem Hauptpropeller angeordnet ist und durch entsprechende Auslegung je nach Schiffstyp einen Schubgewinn von ca. 3 bis 18 % erbrachte (3 % für ein sehr völliges Schiff). Obwohl diese Ergebnisse bereits 10 Jahre zurückliegen, wurde lediglich das Forschungsschiff "Gauß" mit einem Leitrad ausgerüstet und es wurden gute Ergebnisse erzielt. (Vergl. Berichte der 10/69 und 22/71, "Forschungszentrum des deutschen Schiffbaus")
- 15

- Obwohl die Brennstoffkosten stetig steigen, hat das Leitrad zur Energieeinsparung bisher keinen Eingang in den Schiffbau gefunden. Da das Leitrad leichtgängig sein muß, ist ein Pendelrollenlager eingesetzt worden, das im Seewasser hinsichtlich der Wartung nicht unproblematisch ist. Die dicht hintereinander laufenden Propeller sind ferner nicht problemlos, da sie durch das Eindringen von Fremdkörpern (Stahlrosse, Eisschollen und Verunreinigungen) blockiert werden können.
- 10 Es sind auch Aktivruder seit langem von der Klassifikationsgesellschaft und den Reedern akzeptiert worden. Sie dienen als Manövrierhilfen und wurden fast ausnahmslos vom elektrischen Fahrnetz gespeist. Durch die Einführung des Querstrahlruders sind sie mehr und mehr verdrängt worden. Die Aktivruder wurden außer als Manövrierhilfen auch
- 15 als Tandemmotor mit bis 11 % der Gesamtleistung bei konstanter Drehzahl (Optimum 600 1/min) als Kontrapropeller eingesetzt.
- Durch Ausbildung des Unterwassermotors als Propulsionsbirne (Entwirbelung des Propellerstrahls), durch die positive Beeinflussung
- 20 von Sog, Nachstrom und Schubbelastungsgrad des Propellers durch das Aktivruder wurden ohne Optimierung von Leistungsanteil, Drehzahl, Anordnung, Durchmesser, Düsenausbildung und Steigung des Ruderpropellers eine Gesamt-Leistungseinsparnis von bis zu 2,5 % erbracht.
- 25 Ein Asynchron-Motor wurde dabei mit einem üblichen Widerstandsläufer ausgelegt, um hohe Anlaufmomente bei geringen Anfahrströmen zu haben, was einem schlechten Wirkungsgrad bei Nennbetrieb entspricht.
- Das Aktivruder wurde fast ausschließlich bei Elektro-Motorschiffen
- 30 eingesetzt, da die Bordnetzenergie nicht ausreichte.
- Die der Erfindung zugrundeliegende Aufgabe ist darin zu sehen, eine Anlage der eingangs erwähnten Art zu schaffen, die keinerlei Rückwirkung auf das Hauptantriebssystem, aber den Effekt des Schubgewinnes hat.
- 35

Diese Aufgabe wird durch die im Kennzeichen des Anspruchs 1 angegebenen Merkmale gelöst.

Weitere Lösungen dieser Aufgabe sind in den Ansprüchen 2 und 3 enthalten. Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen gekennzeichnet.

Die mit der Anlage nach der Erfindung erzielten Vorteile werden darin gesehen, daß der vordere Propeller entlastet wird und deren Kavitationsproblem verringert werden. Es ist zu erwarten, daß der Abstand beider Propeller bis auf den Propellerdurchmesser erweitert werden kann, da er dann den Strahlkontraktions-Konus überschreitet und nicht nur einen Schubgewinn aus den Drallverlusten erhält, sondern auch weitere Wassermassen erfaßt. Dabei soll der Propeller-
teil innerhalb des Konus als Turbine arbeiten, um die Strahlverluste auszunutzen, während der Propellerteil ausserhalb des Konus den Schub erzeugt (aktives Leitrad). Das Aktivrunder wird bei diesem Abstand vom Hauptpropeller auch seine bisherige Aufgabe als Querstrahlrunderersatz (Ruderwinkel bis 90°) erfüllen können. Wird erreicht, daß das Aktivrunder dauernd mit dem Hauptmotor mitläuft, bei einem guten Übertragungswirkungsgrad, so kann es bei Ruderwinkeln von 35° bei ca. 60 %, von 30° bei 50 % seines Durchmessers vor dem Ruderschaft laufend an den Propeller herangebracht werden.

Der optimale Abstand des Kontrapropellers im Hinblick auf optimalen Propulsionsgewinn muß berechnet bzw. ^{durch} Modellpropulsionsversuche ermittelt werden.

In der Zeichnung sind Ausführungsbeispiele nach der Erfindung dargestellt.

Es zeigen

Fig. 1 eine Anlage mit Aktivrunder,

Fig. 2 eine solche mit einem Ruderpropeller,

Fig. 3 eine Anlage mit zusätzlichem Stromerzeugungsaggregat für
Revier- und Hafenfahrt,

Fig. 4 eine Anlage zur Versorgung eines Heck- und eines Quer-
strahlantriebs,

Fig. 5 eine Darstellung der auf das Schiff einwirkenden Längs-
und Querkomponenten.

In Fig. 1 ist der hintere Teil eines Schiffes 1 mit einer Haupt-
maschine 2 (Dieselmotor, Dampfturbine) dargestellt, an deren
Stirnseite unmittelbar oder im Wellenstrang 3 mit dem Hauptpro-
peller 4 ein Synchronwellengenerator 5 vorgesehen ist. Die elek-
trische Leistung des Generators entspricht in etwa der Leistung
des Motors des Ruderpropellers 6. Dieser wird über eine Leitung 7
und eine Sicherung 8 aus dem Generator 5 versorgt. Die Erreger-
wicklung 9 des Wellengenerators ist über einen Begrenzungsbaustein
10 und einen Wandler 11 an die Leitung 7 angekoppelt.

In Abhängigkeit des Fahrkommandos wird vor dem Anlassen "voraus"
oder "zurück" der Hauptmaschine 2 der Generator 5 stoßerregt und
der Ruderpropeller 6 immer synchron zum Hauptpropeller 4 angefahren,
wobei nach Hochlauf eine $U/f = \text{Konst.}$ -Regelung erfolgt (elektr. Welle).
Es ist nur ein Kurzschlußschutz durch Sicherungen 8 und eine Über-
last-Überwachung durch den Begrenzerbaustein 10 vorzusehen, die im
Störfall den Generator 5 entregt. Die Drehzahl des Ruderpro-
pellers 6 ist somit immer proportional und entgegengesetzt der des
Hauptpropellers 4. Es wird damit bei Teillast wie auch bei Rück-
wärtsfahrt eine optimale Propulsionsverbesserung erzielt.

Es kann auch ein Schalter 12 in der Leitung 7 (gestrichelt einge-
zeichnet) vorgesehen sein. Nach Starten der Hauptmaschine 2 und
Fahrtaufnahme des Schiffes wird der frei laufende Asynchronmotor
des Ruderpropellers 6 nach Stoßerregung des Generators 5 aus seiner
Schleppdrehzahl nach Einlegen des Schalters 12 hochgefahren.

In dem Beispiel nach Fig. 2 wird von der Hauptmaschine 2 über ein Getriebe 13 die Welle 3 mit dem Hauptpropeller 4 und der Wellengenerator 5 angetrieben.

- 05 Von dem Wellengenerator wird über eine Leitung 7 mit einem Schalter 14 ein normaler Synchronmotor 15 versorgt, der in V-Bauart über nicht dargestellte Winkelgetriebe einen Ruderpropeller 16 antreibt.

- 10 Der Motor 15 und der Generator 5 werden vor dem Starten der Hauptmaschine 2 stoßerregt und der Schalter 14 bei Erreichen von ca. $6 - 8 \% U_N$ in Abhängigkeit der Lage des Polradwinkels von Motor und Generator zugeschaltet, d.h., aufsynchronisiert und damit der Ruderpropeller 16 hochgefahren.

- 15 Für das Umsteuern beim Notstopp bleibt der Schalter 14 geschlossen (bei Stoßerregung beider Maschinen) - alternativ wird der Schalter bei kleiner Vordrehzahl geöffnet und in Abhängigkeit der Polradwinkel bei Generator Drehzahl ca. $- 6 \%$ wieder geschlossen.

- 20 Diese Lösung ist auch zum Starten (Fig. 1) nach dem Schleppverfahren der Asynchronvariante durchführbar. Dabei ist das Zuschalten bei höherer Drehzahl des Ruderpropellers (Schleppdrehzahl) auch in Abhängigkeit der Polradwinkellage mit Stoßerregung durchzuführen.

- 25 In Revier- und Hafenfahrt ist die verfügbare Bordnetzleistung durch zusätzliche Aggregate vergrößert. In Fig. 3 ist hierfür das Bordaggregat 17 vorgesehen, das über einem Schalter 18 des Bordnetz 19 speist. Bei Ausfall der Hauptmaschine und gefährlichem Seegang (Sturm) ist durch den aktiven Ruderpropeller 6 durch Speisung über einen Frequenzumsetzer 20 vom Bordnetz 19 aus die Möglichkeit gegeben, daß
- 30 Schiff in eine ungefährliche Lage gegen die See zu manövrieren.

Bei langsam laufender oder stehender Hauptmaschine 2 ist der Frequenzumsetzer 20 einsetzbar, der für eine Teilleistung des Ruder-

propellers 6 ausgelegt ist und vom Bordnetz über einen weiteren Schalter 21 und einen Umschalter 22 (obere Stellung) gespeist wird, während der Wellengenerator 5 mittels Schalter 23 abgeschaltet ist. Damit kann ein weiteres Querstrahlruder des Schiffes entfallen.

05

Ist bereits ein frequenzentkoppelter Wellengenerator für die Bordnetzversorgung vorhanden, so ist eine dauernde Bordnetzversorgung von der Hauptmaschine 2 möglich, wenn eine Schaltkupplung den Hauptpropeller 4 abtrennt.

10

Damit ein Schiff frei von fremden Manövrierhilfen und von Pier zu Pier mit Wellengenerator-Bordnetzversorgung fahren und einen Bordnetzdiesel einsparen kann, ist eine mögliche Variante gemäß Fig. 4 einsetzbar. Im normalen Betrieb treibt die Hauptmaschine 2 die Welle 3 mit dem Wellengenerator 5 und über eine Schaltkupplung 15 den Hauptpropeller 4. Ein weiterer Wellengenerator 25 auf einer Welle 26 speist über einen Frequenzwandler 27 das Bordnetz 19, das im Hafenbetrieb von einem Bordnetzaggregat 17 über den Schalter 18 versorgt wird. Der Wellengenerator 5 ist ferner zur direkten 20 Speisung des Antriebsmotors des Ruderpropellers 6 über Umschalter 22 (untere Stellung) vorgesehen.

Im Revier und im Hafen wird die Kupplung 24 geöffnet, der Umschalter 22 in die obere Stellung gelegt, sodaß der Wellengenerator 5 über 25 einen Frequenzumsetzer 28 den Motor des Ruderpropellers 6 versorgt. Mit diesem Frequenzumwandler, der für die Ruderleistung (z.B. 20 % P_N) ausgelegt ist, kann der Synchronwellengenerator 5 bei Nenndrehzahl den Ruderpropeller 6 mit der erforderlichen Geschwindigkeit (z.B. hier 56 % v_N) antreiben. Durch Schließen eines weiteren 30 Schalters 29 kann zum selbständigen Manövrieren parallel über einen weiteren Frequenzwandler 30 ein Bugstrahlruder 31 betrieben werden. Der Frequenzwandler 28 kann auch ggf. zum Starten des Ruderpropellers 6 bei ca. 50 % Drehzahl benutzt werden, indem man anschließend den Generator 5 zusynchronisiert.

Wird ein Verstellpropeller als Hauptpropeller verwendet, kann auch das Anfahren und Umsteuern des Ruderpropellers durch einem Frequenzwandler erfolgen, wobei die Sollsteigung des Hauptpropellers als Signal für die Drehrichtungsumkehr des Ruderpropellers dient.

05

Es ist auch möglich als Antriebsmotor für den Ruderpropeller einen Gleichstrommotor einzusetzen. Hierfür können zum Anfahren und zur Drehzahlregelung gesteuerte Gleichrichter in Anwendung kommen. Denkbar wäre auch, Dioden zu verwenden und die Synchronwellengeneratoren mit einer Spannungsregelung auszurüsten.

10

Als Ruderpropeller kommen die unterschiedlichsten Varianten infrage, die vom Fahrprofil und -typ des Schiffes abhängen:

15

Propeller mit oder ohne Ringdüse im Ruderblatt, vor oder hinter dem Ruderschaft oder vor dem Ruderblatt;

Propeller in der Ruderdüse fest oder beweglich mit Düse;

mit oder ohne anhängendem Ruderblatt;

Propeller in separatem Steg fest zwischen Hauptpropeller und Ruder.

20

Eine allgemeine Lösung für gewöhnliche Seeschiffe sollte im Hinblick auf Energieeinsparung und Ruderwirkung-Verbesserung im Schleppkanal erprobt werden.

25

Es ist bekannt, daß Kontrapropeller bei Tropedos eine Erhöhung des Propulsionswirkungsgrades ebenso erbringen wie das eingangs erwähnte Leitrad. Bei der "Gaus" wurde ein Leistungsgewinn (Leitrad) von ca. 10 % erreicht.

30

Ausgehend von einem optimistischen 10 % P_N -Gewinn, bei einer Tandempropeller-Leistungs-Verteilung von 80 %:20 %, ergibt sich nach Fig. 1 als Anlagenverlust $0,2 \times [(1-\eta_H) + (1-\eta_G)] = 0,2 [(1-0,93) + (1-0,9)] \approx 0,02 \hat{=} 2 \%$

Damit ergibt sich ein Gesamteinsparung von 8 %. Bei einer Anlage

nach Fig. 2 ist die Einsparung ca. 8,3 %.

Bei einem pessimistischen 5 % Gewinn und einer Leistungsaufteilung von 90 % : 10 % ergibt sich:

05

Verluste: $0,1 \times 0,1 \stackrel{\Delta}{=} 1 \%$
 Leistungseinsparung = 4,0 %

10 Wird die Energiebilanz betrachtet, die durch die verbesserte Ruderwirkung beeinflusst wird, so sind zwei Phänomene zu unterscheiden:

15 a) Durch die Entwicklung des Propellerstrahls wird der Auftrieb des Ruderblattes erhöht und bei kleineren Ausschlägen des Ruders gleiche und schnellere Wirkung auf das gierende Schiff erreicht und der Ruderwiderstand vermindert,

20 b) Durch den relativ großen Schub S im Ruder tritt bei Ruderlage eine Querkomponente auf $Q = S \sin \alpha$, während die Längskomponente (in Schiffslängsrichtung) $L = S \cos \alpha$ kaum geringer wird als der Schub S ($\alpha =$ wenige Grad). In Fig. 5 sind diese Verhältnisse dargestellt.

25 Die Querkomponente wirkt um den Drehpunkt D_r mit großem Hebelarm H und erzeugt ein zusätzliches erhebliches Drehmoment ($H \times Q$).

30 Die Kurshaltung, die bisher bei Seegang nur durch erhebliche Ruderwinkel bei deutlich großem Gierwinkel des Schiffes erfolgte, wird wesentlich verbessert und die Widerstandserhöhung des Schiffes durch die Schräganströmung des Ruderblattes kann bei dauerndem Tandembetrieb verbessert werden.

Hinzu kommt eine wesentliche Manövrierverbesserung bei kleinen Propellerdrehzahlen "voraus" und "zurück".

Licentia Patent-Verwaltungs-GmbH
Theodor-Stern-Kai 1

D-6000 Frankfurt 70

PTL-HH/Sa/ge
HH 82/03

25.02.1982

PATENTANSPRÜCHE

- 1.Schiffs-Propulsionsanlage, die von einer Hauptmaschine, vorzugsweise einem Dieselmotor oder einer Gas- oder Dampfturbine angetrieben wird und aus einem Hauptpropeller und einem fest installierten Tandempropeller zwischen Hauptpropeller und Ruder oder aus einem
- 05 Hauptpropeller und einem Ruderpropeller besteht, der als Aktivrunder mit oder ohne Düse oder aus einem schwenkbaren Propeller mit oder ohne Getriebegondel ausgeführt ist und zur Verbesserung des Gesamtpropulsionswirkungsgrades und der Ruderwirkung dauernd als Kontrapropeller mitläuft, dadurch gekennzeichnet, daß von einem an der Stirnseite
- 10 der Hauptmaschine (2) im Wellenstrang (3) angeordneten Synchrongenerator (5) ein Teil der mechanischen Gesamtleistung abgenommen und über eine elektrische Welle einem Drehstrommotor zugeführt wird, der den Tandempropeller (6, 16) antreibt, daß beim Starten oder Umsteuern, abgeleitet vom Fahrtkommandogebner-Signal, der Generator (5) Stoß-
- 15 regung erhält bis der Drehstrommotor gestartet oder umgesteuert ist und die Erregung auf $U/f = \text{konst}$ geregelt wird.

2. Schiffs-Propulsionsanlage, die von einer Hauptmaschine, vorzugsweise einem Dieselmotor oder einer Gas- oder Dampfturbine angetrieben wird und aus einem Hauptpropeller und einem fest installierten Tandempopeller zwischen Hauptpropeller und Ruder oder aus einem Hauptpropeller und einem Ruderpropeller besteht, der als Aktivrunder mit oder ohne Düse oder aus einem schwenkbaren Propeller mit oder ohne Getriebegondel ausgeführt ist und zur Verbesserung des Gesamtpropulsionswirkungsgrades und der Ruderwirkung dauernd als Kontrapropeller mitläuft, dadurch gekennzeichnet, daß von einem an der Stirnseite der Hauptmaschine (2) oder im Wellenstrang (3) angeordneten Synchrongenerator (5) ein Teil der mechanischen Gesamtleistung abgenommen und über eine elektrische Welle einem Drehstrommotor zugeführt wird, der den Tandempopeller (6, 16) antreibt, daß beim Starten oder Umsteuern der Anlaufvorgang des Motors nach Aufnahme der Schiffsfahrt durch den Hauptpropeller und nach Erreichen der Schleppdrehzahl des Tandempopellers durch eine Stoßerregung des Generators der Motor auf die Betriebsdrehzahl gefahren wird.

3. Schiffs-Propulsionsanlage, die von einer Hauptmaschine, vorzugsweise einem Dieselmotor oder einer Gas- oder Dampfturbine angetrieben wird und aus einem Hauptpropeller und einem fest installierten Tandempopeller zwischen Hauptpropeller und Ruder oder aus einem Hauptpropeller und einem Ruderpropeller besteht, der als Aktivrunder mit oder ohne Düse oder aus einem schwenkbaren Propeller mit oder ohne Getriebegondel ausgeführt ist und zur Verbesserung des Gesamtpropulsionswirkungsgrades und der Ruderwirkung dauernd als Kontrapropeller mitläuft, dadurch gekennzeichnet, daß von einem an der Stirnseite der Hauptmaschine (2) oder im Wellenstrang (3) angeordneten Synchrongenerator (5) ein Teil der mechanischen Gesamtleistung abgenommen und über eine elektrische Welle einem Drehstrommotor zugeführt wird, der den Tandempopeller (6, 16) antreibt, daß beim Starten oder Umsteuern ein Teil-Leistungs-Frequenzumsetzer (20) den Motor nach Erreichen einer vorgegebenen Fahrtstufe des Haupt-

propellers (4) hochfährt und dann der Motor direkt auf den Generator (3) synchronisiert bzw. geschaltet wird.

- 05 4. Schiffs-Propulsionsanlage, nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Kabel (7) für die elektrische Welle durch Sicherungen (8) gegen Kurzschluß geschützt ist und bei Überlastung ein Stromwächter die Generatorentregung einleitet.
- 10 5. Schiffs-Propulsionsanlage nach Anspruch 1, 2 oder 3 und 4, dadurch gekennzeichnet, daß bei Anordnung eines Synchronmotors (15) über dem Ruderschaft, die Zuschaltung und das Synchronisieren beim Umsteuern bei einer Minimaldrehzahl ($< 7\%$) und abhängig von der Relativlage der Polradlage von Motor (15) und Generator (5) erfolgt.
- 15 6. Schiffs-Propulsionsanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Tandempropeller so angeordnet und im Durchmesser ausgelegt ist, daß er über den Strahlkontraktionskegel des Hauptpropellers (4) hinausragt und als aktives Leitrad arbeitet.
- 20 7. Schiffs-Propulsionsanlage nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Anfahrfrequenzumrichter bei Manövrierbetrieb dauernd eingeschaltet bleibt und das Aktivruder um 90° schwenkbar ist.
- 25 8. Schiffs-Propulsionsanlage nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß bei Revierfahrt oder bei Ausfall der Hauptmaschine (2) die Speisung des Aktivruders (6) durch Umschaltung über einen Frequenzumrichter (20) vom Bordnetz (19) aus erfolgt.
- 30 9. Schiffs-Propulsionsanlage nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Hauptpropeller (4) durch eine Schalkupplung (24) abgetrennt wird und daß die Hauptmaschine (2) dauernd das Bordnetz (19) über einen Wellengenerator (25) mit Frequenzumsetzer (27) und das Aktivruder (6) allein direkt oder über einen

Frequenzumsetzer (28) betreibt.

05 10. Schiffs-Propulsionsanlage nach einem der Ansprüche 3 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß nur ein Wellengenerator (5) mit Frequenzumsetzer das Bordnetz dauernd speist, im Revier aber nach Abschalten des Hauptpropellers (4) von der Hauptmaschine (2) durch eine Schaltung (24) den Ruderpropeller (6) und ggf. die Bugstrahlruder (31) dauernd mitspeist.

10 11. Schiffs-Propulsionsanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß bei einem Verstellpropeller als Hauptpropeller das Anfahren und Umsteuern des Ruderpropellers im Sinne eines Kontrapropellers durch einen Frequenzumrichter erfolgt, und daß die Sollsteigung des Hauptpropellers als Signal für die Drehrichtungs-
15 umkehr des Ruderpropellers dient.

20 12. Schiffs-Propulsionsanlage nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß bei Einsatz eines Gleichstrommotors anstelle eines Drehstrommotors das Anfahren und die Drehzahlregelung über gesteuerte Gleichrichter erfolgt.

25 13. Schiffs-Propulsionsanlage nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß bei Einsatz eines Gleichstrommotors anstelle eines Drehstrommotors das Anfahren und die Drehzahlregelung über Dioden mit Spannungsregelung des Synchrongenerators erfolgt.

Fig.1

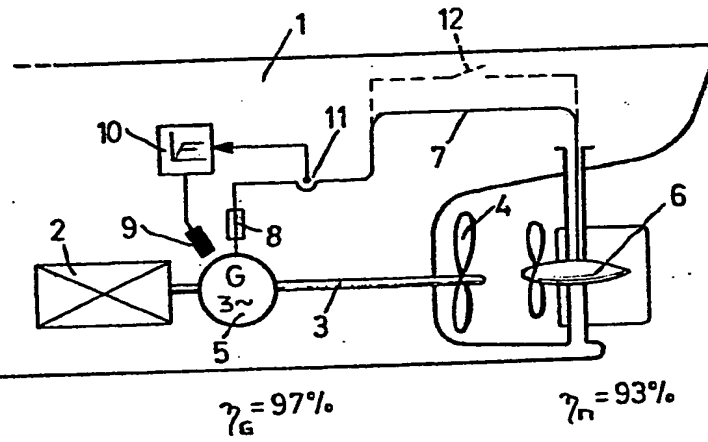


Fig. 2

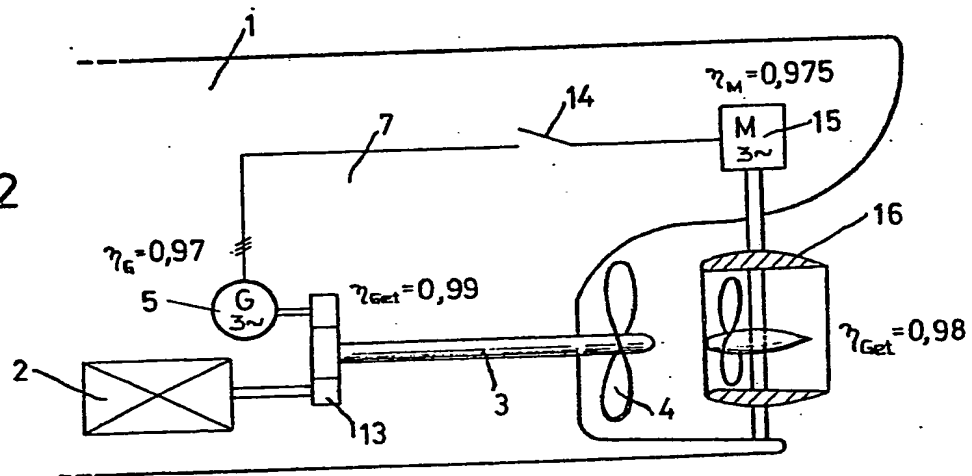
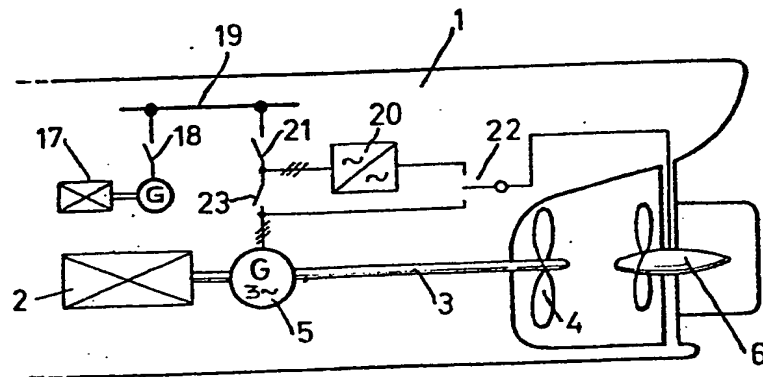


Fig.3



NO. 03-01

0117881

Fig. 4

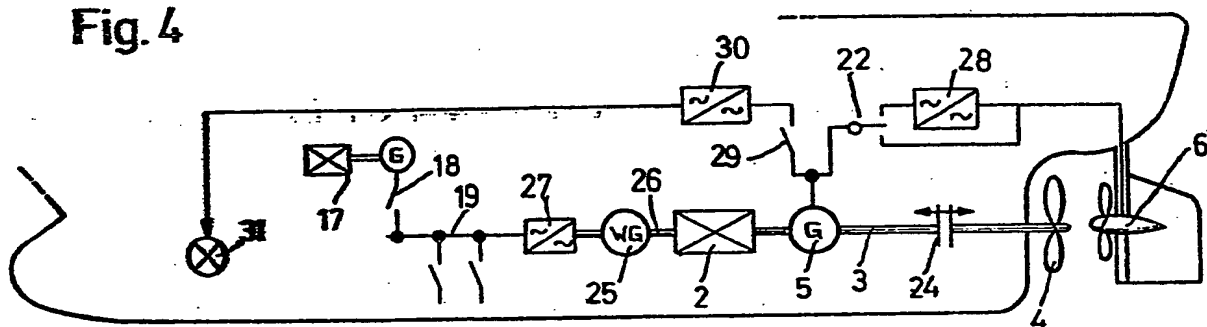
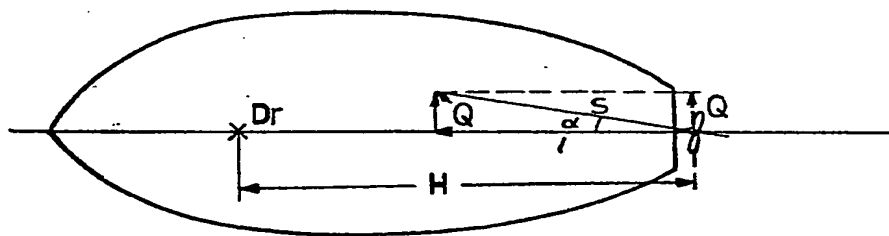


Fig. 5





EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE																	
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 7)														
E	DE-A-3 207 398 (KRANERT) * Insgesamt *	1-13	B 63 H 21/20 B 63 H 5/08 B 63 H 25/42 B 63 J 3/02														
A	--- US-A-3 938 464 (GILL) * Spalte 3, Zeilen 28-52; Figur 1 *	1-3															
A	--- GB-A-2 038 747 (SCHOTTEL-WERFT JOSEF BECKER GmbH & CO.) * Zusammenfassung; Seite 1, Zeilen 5-42; Figur 1 *	1															
A	--- DE-A-1 613 829 (LICENTIA PATENT-VERWALTUNGS-GmbH) * Seite 4, Zeile 18 - Seite 6, Zeile 17; Figuren *	1,9															
A	--- SCHIFF UND HAFEN, Band 18, Nr. 12, 1966, Seiten 835-836, Hamburg, DE; Prof. Dr.-Ing. O. GRIM: "Propeller und Leitrad" * Seite 835, Spalte 1, Zeilen 1-39; Figur 1 *	6	B 63 H B 63 J														
A	--- US-A-4 114 555 (O'BRIAN) * Spalte 1, Zeile 65 - Spalte 2, Zeile 24; Figur 1 *	12															
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.																	
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 13-06-1984	Prüfer VOLLERING J.P.G.														
<p>EPA Form 1503, 03.82</p> <table><tr><td>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN</td><td>E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</td></tr><tr><td>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</td><td>D : in d r Anmeldung angeführtes Dokument</td></tr><tr><td>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit anderen Veröff ntlichung derselben Kategorie</td><td>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</td></tr><tr><td>A : technologischer Hintergrund</td><td></td></tr><tr><td>O : nichtschriftliche Offenbarung</td><td>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</td></tr><tr><td>P : Zwischenliteratur</td><td></td></tr><tr><td>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</td><td></td></tr></table>				KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist	X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet	D : in d r Anmeldung angeführtes Dokument	Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit anderen Veröff ntlichung derselben Kategorie	L : aus andern Gründen angeführtes Dokument	A : technologischer Hintergrund		O : nichtschriftliche Offenbarung	& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist																
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet	D : in d r Anmeldung angeführtes Dokument																
Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit anderen Veröff ntlichung derselben Kategorie	L : aus andern Gründen angeführtes Dokument																
A : technologischer Hintergrund																	
O : nichtschriftliche Offenbarung	& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument																
P : Zwischenliteratur																	
T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze																	